

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 :
CIA-RDP81-00280R000100060040-4

50X1-HUM

orange Deniea

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 :
CIA-RDP81-00280R000100060040-4

INFORMATION REPORT

PREPARED AND DISSEMINATED BY

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws. Title 18 U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

USSR

Port Information, Leningrad

-27 Sept. 1955 50X1-HUM

50X1-HUM

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

50X1-HUM

[The Office of Naval Intelligence (284-56) furnished the following information to CIA for IAC dissemination in accordance with par 3c of NSCID #7.]

50X1-HUM

1. Pilots. Pilots are available and obligatory.

The pilots do not take

ships into the harbor at night.

2. Formalities. [] a reproduction of "Abstract of 50X1-HUM Obligatory Regulations for Vessels coming to the Port of Leningrad" (in Russian and in English) as published by the Ministry of Sea and River Transport of the USSR.

3.

4.

pallets were [] moved by fork lifts to a warehouse immediately adjacent to the quay. The cranes [] were jib-boom portal cranes, with space between their legs for two railway tracks which ran parallel to the edge of the quay. The warehouse [] was constructed of cement and stone and extended along most of the north side of the quay. The quay itself was about two and one half meters above the water level, constructed of stone and equipped with iron bollards. Stevedores were considered very good.

No work was performed on Sunday. The only women [] working in

50X1-HUM

~~C-O-N-F-I-D-E-R-A-T-I-O-N~~

50X1-HUM

NO. 00000000000000000000000000000000

100000000000000000000000000000000

-2-

the area were operators of cranes, trucks, and fork lifts. [] 50X1-HUM
 water would have to [] 50X1-HUM
 brought [] by truck.

5. Shipyard Area.

- a. Zhdanov. [] very large 50X1-HUM quantities of wood stacked on the pier in the vicinity of $59^{\circ}52'52''$ N. $30^{\circ}12'28''$ E., and numerous cranes (cranes of approximately five-ton capacity). A similar stock of wood, again with cranes in the area, was located on the quay to the southwest of this location.

[] 50X1-HUM

- c. Baltic.

[] a large building [] about three stories high; this building extended from nearly the water's edge "for a long way" in a northeast-southwest direction. Immediately to the west of this were barracks-type buildings and beyond these was what appeared to be an electric power station, having four to six stacks which appeared to [] 50X1-HUM 1.

- d. Kanoerski. Along the east side of the Kanoerski Shipyard, [] wooden barracks and several new stone houses which were two stories high. [] two newly built ships of about 300 tons each which, although new, were of an "old" design. These were along the west side of the shipyard. [] also [] a floating drydock (a 50X1-HUM 2000-ton capacity) in the same area. 50X1-HUM

6. Storage Facilities. A concrete grain elevator was seen at approximately $59^{\circ}54'05''$ N. $30^{\circ}13'32''$ E., and three oil tanks at approximately $59^{\circ}53'10''$ N. $30^{\circ}10'30''$ E. 50X1-HUM

7. Ships. A lightship was moored on the opposite side of the quay [] on the north side of the Gutuevski Port, [] no other ships in the port.

50X1-HUM

8. Kronstadt. Two "small cruisers" similar to WWII light cruisers were observed at Kronstadt. [] these each had one funnel. [] these were larger than destroyers. [] a "pre-WWI" cruiser [] was so old it had a "beak". On cradles near a crane were ten to fifteen torpedo boats, each about 20 meters long and each with one torpedo tube on each side of the bow; I saw no radar on these boats. No radar nor gun positions were noted on the island itself. Two four-masted barks, originally German, I believe, were also observed. 50X1-HUM 50X1-HUM

C O N F I D E N T I A L

50X1-HUM

NOTOKH

NO DISSEM ABROAD

LIMITED

50X1-HUM

Page Denied

**МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА
СОЮЗА ССР**

**ВЫПИСКА
ИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ, ПОСЕЩАЮЩИХ
ТОРГОВЫЙ ПОРТ ЛЕНИНГРАДА**



**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

1953

THE MINISTRY OF SEA AND RIVER TRANSPORT OF THE USSR

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР

ABSTRACT

OF OBLIGATORY REGULATIONS
FOR VESSELS COMING TO
THE PORT LENINGRAD

МОСКОВСКИЙ ВОДНЫЙ ДОК
ПРОДУКЦИЯ МОСКОВСКОГО

ВЫПИСКА

ИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ, ПОСЕЩАЮЩИХ
ТОРГОВЫЙ ПОРТ ЛЕНИНГРАДА



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА
Ленинград 1953 Москва

1. Vessel's arrival and their sailing from Leningrad are regulated according to the time and order indicated by the Leningrad Port Authorities.

2. The Master is obliged to inform the pilot the exact draught of the vessel.

According to the draught of the vessel the pilot decides whether she can enter the port or leave same, and advises the Master of necessity of tug-boats assistance and their number.

3. Entering the port is allowed for all vessels with the draft up to 8,2 meters, ordinary water-level.

Vessels with the draft over 8,2 meters may enter the port only on receiving, in every case, the Harbour Master's permission.

Such vessels must proceed from the light-vessel «Leningrad» only in tow.

Vessels drawing above 7,3 meters must carry a black ball hoisted on a conspicuous place by day and the red light to be visible all round the horizon by night hoisted above the foremast light in addition to the navigation lights while proceeding through the fairway.

Vessels drawing less than 7,3 meters must keep out of the way of the abovementioned vessels.

4. Vessels being towed shall carry 2 black balls placed vertically at a conspicuous place 1,83 meters apart by day and 2 red lights by night.

5. Vessels proceeding to Leningrad are bound to take a sea-pilot at the light-vessel «Leningrad».

6. On taking pilot all vessels must hoist the International code flag «H» on the foremast by day and green light above the stern light by night.

7. Movements of vessels within the limits of the port to be effected under the pilot's guidance and with the assistance of tugs, the necessity and number of which to be decided by the pilot.

1. Время и порядок входа торговых судов в порт и выхода из порта устанавливается портадзором Ленинградского морского торгового порта.

2. Капитан обязан сообщить прибывающему на борт лоцмансу точную осадку судна.

В зависимости от осадки судна лоцман решает вопрос возможности ввода или вывода судна из порта, а также определяет надобность и количество буксиров.

3. В порт беспрепятственно допускаются суда, имеющие осадку не сыше 8,2 м при условии ординара воды.

Суда, имеющие осадку сыше 8,2 м, допускаются в порт лишь с разрешения в каждом отдельном случае начальника Инспекции портового надзора — Капитана порта.

Такие суда обязаны следовать от пловучего маяка «Ленинград» исключительно на буксире.

Суда с осадкой 7,3 м и более должны поднимать для безопасности расхождения на фарватерах днем — черный шар на видном месте, а ночью — круглый красный огонь выше переднего топочного огня в дополнение к установленным ходовым огням.

Суда, имеющие осадку менее 7,3 м, обязаны уступать дорогу вышеуказанным судам.

4. Буксируемые морские суда должны на видном месте нести два черных шара, расположенных вертикально, один над другим, при расстоянии между ними 1,83 м, а ночью два красных огня.

5. Суда, следующие в Ленинград, обязаны брать морского лоцмана у пловучего маяка «Ленинград».

6. Суда, принявшие лоцмана, должны нести днем на фок-мачте флаг по международному своду сигналов («Х»), а с наступлением темноты — зеленый огонь над белым гакобортным огнем (кордовым).

7. Передвижение морских судов в пределах порта должно происходить при наличии на них лоцмана и при помощи буксиров, необходимость и количество которых определяется лоцманом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

ходящие из порта, должны иметь поднятым свой национальный флаг от рассвета до темноты.

9. Всем без исключения пассажирам или членам экипажей судов категорически воспрещается производить фотосъемки и зарисовки проходимой местности в пути следования между плывучим маяком «Ленинград» и портом, а также и во время стоянки в порту.

10. Всем без исключения судам категорически воспрещается производить промер глубин при следовании по фарватерам, ведущим в порт, от плывучего маяка «Ленинград» до входа в порт и при движении по акватории порта.

11. Всем без исключения судам, следующим от плывучего маяка «Ленинград» в порт, а также следующим из порта до плывучего маяка «Ленинград», воспрещается всякий обмен радиотелеграммами, кроме случаев:

- если судно находится в опасности или передает срочное сообщение для предотвращения несчастия;
- если судно оказывает помощь другим, терпящим бедствие судам;
- при проводке судов во льдах.

12. При приходе судна в Ленинградский торговый порт установленная имеющаяся на судне аппаратура приемо-передающих радиостанций (включая шлюзовые радиопередатчики) опечатывается на всё время пребывания судна в порту.

Капитан судна несет ответственность в случае, если с приходом судна в порт какой-либо приемо-передающий радиоаппарат не будет предъявлен представителям порта.

13. Наложенные на аппаратуру пломбы не могут быть сняты без разрешения Управления порта и должны быть в полной сохранности до момента сдачи судном посыпана на плывучий маяк «Ленинград».

14. Суда, груженые взрывчатыми грузами (динамит, тротилом, меллит, порох и т. д.), и суда, везущие легко воспламеняющиеся грузы (нефть, керосин, серу и т. д.), обязаны информировать портовые власти о роде и количестве такого груза.

Эти суда могут следовать в Ленинград только после получения указаний от портовых властей.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4
The abovementioned vessels are bound to hoist the red flag by day and the red light by night and exhibit those signals until the discharging being completed.

16. In case the red flag is hoisted on the holder of the building near Harbour Master Station No. 114 by day and red light by night all approaching vessels must stop their engines in good time and receive directions from the Station about further proceeding.

17. Vessels proceeding up or down the Sea-Canal or any other fairway within the limits of the Port are bound to keep their starboard side and when approaching the bends in the Sea-Canal make one long warning blast (4—6 sec.) with their whistles.

17. The highest speed of all the vessels proceeding through the Sea-Canal shall not exceed 10 knots over the ground in the open part of the Canal and 6 knots within the closed part.

All vessels while passing by ships being anchored in the Sea-Canal or moored along the quays must have the slowest possible speed as to avoid breaking the hawsers of the moored ships.

18. Every vessel must reduce her speed to dead slow when passing working cranes, passenger wharves, elevators or areas where the working operations are being effected above or under the water surface.

In the places marked by special warning shore inscriptions all the vessels must stop the engines in due time and renew their work to the lowest limit allowing them to answer the helm.

19. All vessels must keep out of the way of naval units, the latter, wanting to overtake a vessel going ahead, must sound warning blasts according to which the vessel being overtaken must keep clear of the naval units.

20. It is forbidden to overtake vessels by each other in the Sea-Canal.

21. Vessels shall be navigated so as not to cause obstructions, injury or damage to vessels, boats, floating wharves and other similar floating installations either moored

высокопоставленные суда обязаны поднять красный флаг днем и красный огонь ночью и держать сигналы до полной разгрузки судна.

15. В случае поднятия сигналов у 114-го пикета: ночью на кронштейне здания — красный огонь, а днем на пристани красный флаг, подходящие суда должны подходить к 114-му пикету с заблаговременно застопоренными машинами для получения указаний портнадзора о дальнейшем следовании.

16. Все суда, следующие Морским каналом и прочими фарватерами в водах порта, обязаны держаться правой стороны, и при приближении к изгибам русла Морского канала должны давать один длинный свисток (четыре-шесть секунд).

17. Наибольшая скорость хода всех судов в неогражденной дочками части Морского канала не должна превышать 10 морских миль в час, а в части огражденной дамбами 6 миль в час.

При проходе мимо судов, стоящих на якоре в Морском канале или эшвартованных у набережных, надлежит плавать умеренным ходом, чтобы не обрывать швартовы у стоящих судов.

18. Каждое судно обязано уменьшить ход до самого малого при проходе пассажирских пристаней, работающих кранов, элеваторов, а также мест производства каких-либо подводных и водолазных работ.

В местах же, обозначенных особыми надписями, суда должны проходить с заблаговременно застопоренными машинами и давать ход лишь настолько, чтобы судно слушалось руля.

19. Все суда должны уступать дорогу военным кораблям, последние, желая обогнать судно, идущее впереди, подают предупреждающие сигналы, согласно которым обогнанное судно должно уступить дорогу военному кораблю.

20. Обогнать в Морском канале впереди идущие суда торговым судам воспрещается.

21. Движение судов в водах порта должно совершаться таким образом, чтобы не причинять повреждений, ущерба или затруднений лодкам, пристаням и т. п., плавучим единицам, стоящим у набережных, пристаней, из

~~along~~ Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4
~~ved and also to the working divers.~~

22. Vessels proceeding in the limits of the Port must keep bow anchors ready to let go or have them lowered to the water with their anchor's stock reaching the water surface.

23. Vessels proceeding in the limits of the Port are forbidden to have their anchors lowered into the water and to drag them over the ground.

24. The entry into the Sea-canal may be temporarily suspended to all traffic, should the need arise, by order of the Port Authority.

25. Stopping of vessels on the fairways and thus blocking the passage is forbidden.

26. Vessels are forbidden to overtake each other nearby dredgers despite the position of the latter.

27. Vessels proceeding through the Sea-Canal and approaching the dredgers at work must slacken speed to dead slow and sound prolonged blasts, but dredgers in their turn on hearing the signal of the approaching vessel must shift themselves aside from the fairway and show the signals prescribed in par. 28.

28. a) A dredger, while working in the fairway and being approached by another vessel, must hoist, on the side where the works are being effected, the black ball and the red flag under it by day and two red lights placed vertically by night to be visible at a distance of at least one mile.

b) Vessels are forbidden to pass on that side of a dredger where the works are being effected i. e. where the signal mentioned in par. (a) is hoisted.

c) If the safe passage of vessels by a dredger is impossible at all then the dredger must hoist the signal prescribed in par. (a) on either sides.

d) A dredger, lying in the fairway or in a place where the manoeuvring is difficult, while preparing for her sailing away, must hoist the said signal on both sides, and

работающим водолазам.

22. Во время движения в водах порта суда обязаны иметь ставовые якоря готовыми к отдаче или держать их стравленными до воды так, чтобы шток якоря был на уровне воды.

23. Судам во время движения в водах порта воспрещается иметь якоря приспущенными в воду, а также тянуть якорь по дну.

24. Вход в Морской канал и движение по нему судов могут быть в экстренных случаях временно приостановлены по распоряжению начальника порта.

25. Судам воспрещается останавливаться на фарватерах и заграждять проход.

26. Воспрещается паровым судам обгонять друг друга около землечерпательных машин независимо от места нахождения последних.

27. Суда, следующие Морским каналом, при приближении их к работающим дноуглубительным снарядам уменьшают ход до самого малого и дают протяжные свистки, в ответ на которые дноуглубительные снаряды должны лати дорогу, оттягиваясь от фарватера по возможности в ту или другую сторону, поднимая указываемые в § 28 сигналы.

28. а) Дноуглубительный снаряд, работающий на фарватере, при приближении к нему судна поднимает звукопрерывание с того борта, у которого производится работа, днем черный шар, а под ним красный флаг, ночью — два красных огня один над другим, с видимостью не менее одной мили.

б) Судам воспрещается проход с того борта дноуглубительного снаряда, где производится работа, т. е. где поднят сигнал, указанный в пункте (а).

в) Если безопасный проход судов между работающего дноуглубительного снаряда вообще невозможен, дноуглубительный снаряд поднимает указанный в пункте (а) сигнал с обоих бортов.

г) Дноуглубительный снаряд, находящийся на фарватере или в месте, где маневрирование затруднительно, поднимает, приготовившись к отходу, сигнал, предусмотренный выше, с обеих сторон, причем суда не должны

vessels are bound not to pass or to cross the course of that dredger.

e) A dredger on gathering speed must immediately lower the above signal and is bound to comply with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

29. Vessels forced to stop by fog, darkness or by any other causes whatsoever must anchor outside the fairway keeping to her starboard side. The signals are to be made according to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

30. A vessel compelled to anchor in the Sea-Canal must immediately let go the stern anchor to keep her along the Canal.

31. If a vessel proceeding through the Sea-Canal is compelled to stop owing to the breakdown of her engines or damages to the rudder, the Master of the ship must strictly conform with the above par. 29.

Besides this, such a vessel must be immediately towed to the place assigned by the Port Authorities at the expenses of the shipowners.

32. When two vessels are meeting in the Sea-Canal, the vessel going against the current is bound to keep out of the way of the vessel coming with the current.

33. Vessels on passing through the Sea-Canal must have the yards braced forward, their ladders and jib-booms run in, and their boats swung in, and the derricks obstructing the view forward lowered.

34. All steamers and motor-vessels when approaching the sounding parties are forbidden to pass over the sounding line until the same is lowered or removed. The sounding vessels are to hoist two red flags in the course of working as a distinction sign from other vessels.

35. It is strictly prohibited to let go anchors in places where cables or tubes have been laid. These places are marked out by the shore posts with inscriptions to this effect.

36. If an anchor is lost by a vessel, information of the loss must be sent by the Master to the Port Authorities. The Master is also bound to take measures for anchor to be searched and lifted.

проходить мимо или пересекать дорогу дноуглубительного снаряда, поднявшего этот сигнал.

д) Дноуглубительный снаряд, который приобрел воду, немедленно спускает вышеупомянутый сигнал и подчиняется во время хода Общим правилам для предупреждения столкновения судов в море.

29. Судно, вынужденное остановиться вследствие тумана, темноты или по каким-либо иным причинам, должно стать на якорь в стороне от фарватера, придерживаясь правой стороны. Относительно сигналов эти суда руководствуются Международными правилами для предупреждения столкновений судов в море.

30. Судно, вынужденное стать в Морском канале на якорь, немедленно заводит с кормы другой якорь, дабы сохранять постоянное направление вдоль канала.

31. Если судно, идущее по Морскому каналу, будет вынуждено остановиться вследствие повреждения машины или потери способности управляться из-за порчи руля, то оно в этих случаях должно строго руководствоваться § 29 настоящего Обязательного постановления. Кроме того, такое судно должно быть немедленно отбуксировано в указанное администрацией порта место за счет судна.

32. При ожидании встрече судов в Морском канале судно, идущее против течения, обязано дать дорогу для свободного прохода судну, идущему по течению.

33. Суда, проходящие Морским каналом, должны обрасопить реи, завалить стрелы и трапы и убрать подвешенные на баканцах шлюпки внутрь судна, а стрелы, закрывающие видимость вперед с мостика, должны быть спущены.

34. Все суда, паровые и моторные, подходящие к работающим промерным партиям, не должны проходить промерный трос, пока таковой не будет опущен или убран. На промерных судах во время работы, в отличие от других судов, поднимаются два красных флага.

35. Воспрещается бросание якорей в местах прокладки подводных кабелей, трубопроводов и прочих местах, указанных особыми береговыми предупредительными знаками и наяписями.

36. При потере якоря капитан судна немедленно обязан заявить об этом портнадзору, а также принять все меры к отысканию и подъему его.

37. Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

37. Суда, ставшие в Морском канале на якорь, обязаны держать огни, установленные статьей 11 Международных правил для предупреждения столкновений судов в море.

38. Воспрещается ошвартованным у набережных Морского канала судам отдавать якоря далее 20 м от стени набережной.

39. Если судно на акватории порта сядет на мель, то капитан последнего должен о случившемся немедленно доложить Капитану порта, одновременно принимая все меры к тому, чтобы судно было снято с мели.

40. В случае, если судно повредит или сбьет с места предостерегательный знак, веху или бакан, капитан судна должен немедленно заявить об этом Капитану порта.

41. Суда, отходящие от причалов для следования в море или на реку Б. Неву, не должны разворачиваться в Морском канале, а обязаны для этой цели подходить к широким местам для разворота.

42. Спуск судов по течению и перемена места посредством дрейфса категорически воспрещается.

43. Для предупреждения о маневре разворачивания все суда обязаны давать звуковой сигнал — четыре коротких свистка.

44. Все суда, находящиеся в движении в ночное время, обязаны нести огни, установленные Правилами для предупреждения столкновений судов в море.

45. Все приходящие в порт морские торговые суда устанавливаются в порту лоцманом по указанию порт-надзора.

46. Все суда, независимо от порта выхода, не имеют права подходить к причалу порта без предварительного санитарного осмотра и получения разрешения на право свободной практики в порту.

Указанные суда при подходе к порту обязаны поднимать на фок-мачте, в зависимости от санитарного состояния судна, соответствующие флаги по международному кодексу сигналов.

До производства санитарного осмотра судна никто, кроме лоцмана, не может входить на судно и сходить с него.

Nobody but the pilot is allowed to board or leave the vessel until the Sanitary Port Inspector visits the ship.

Note. Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

of view or infectious the master is to go to the International Code of Signals to let go the anchor at the pilot's request and wait for the further orders of the Port Sanitary officials.

47. While performing Sanitary Inspection of the ship, the ship's doctor or the Master is obliged to hand to the Sanitary officials the declaration stating that since the moment of leaving unsafe port there were no cases of illness such as plague (black death), cholera, yellow fever, typhus, small pox, or that such cases did not exist during the period foreseen by the certain rules.

48. All the vessels arrived in the Port are to produce the Bill of Health and the Deratization Certificate.

49. On arrival in the Port the Master of the vessel is to hand to a delegate of the Port Office the following ship's documents:

a) Vessels under the flag of country member of the International Convention 1929 for the Safety of Life at Sea:

1. Tonnage Certificate.
2. International Load Line Certificate.
3. Radiotelegraph Safety Certificate.
4. Safety Certificate (for passenger vessels).

b) Vessels under the flag of other countries who are not members of the International Convention 1929:

1. Tonnage Certificate.
2. Load Line Certificate.
3. Radiotelegraph Certificate.

4. Passenger Certificate (for passenger vessels). Which are to be kept in the Port Office for all the time ship being in the Port.

50. Vessels are to be moored by proper and safe hawsers or moorings ropes only either to mooring buoys or along the quay to the rings and posts set up for that purpose, but not to guard posts, or beams, and to follow the directions of the Port Officials.

Причечание. В случае, если судно подозрительное или
известные по международному санитарному правилам, встать на якорь по указанию лоцмана и ожидать дальнейших указаний санитарного портового надзора.

47. Во время санитарного осмотра судна судовой врач, а в его отсутствие капитан судна, обязан вручить санитарной службе порта письменное заявление о том, что из судна, со времени его отхода из неблагополучного порта, не было случаев заболевания чумой, холерой, желтой лихорадкой, сыпным тифом и оспой, или что таких случаев не было в течение срока, предусмотренного правилами.

48. Все суда, прибывшие в порт, должны представлять дератизационные свидетельства санитарного надзора о произведенной на судне дератизации и санитарный патент.

49. Капитан судна, прибывшего в порт, обязан предъявить ветеринарному помощнику Капитана порта или лицу, его заменившему, и сдать на время стоянки в порту следующие судовые документы:

a) Суда, плавающие под флагом государств — участников Международной Конвенции 1929 г. об охране человеческой жизни на море:

1. Меритальное свидетельство.
2. Международное свидетельство о грузовой марке.
3. Радиотелеграфное свидетельство о безопасности.
4. Свидетельство о безопасности (если судно пассажирское).

b) Суда, плавающие под флагом прочих государств, не участвовавших в Международной Конвенции 1929 г.:

1. Меритальное свидетельство.
2. Свидетельство о грузовой марке.
3. Радиотелеграфное свидетельство.
4. Пассажирское свидетельство (если судно пассажирское).

50. Морские суда обязаны крепиться вполне прочными и на якорь или швартовыми только за установленные для этого буи и швартоваться у берега за имеющиеся пристосовления, а не за отбойные сваи или причальные брусья. В отношении же способа причала они обязаны руководствоваться указаниями администрации порта, непренося или травя, по ее требование, швартовы.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

берег, должны
быть снабжены специальными щитами (диаметром
30,5 см или 1 фут) против попадания крыс с судна на
берег.

51. Воспрещается завоз швартовов одного судна по-
верх швартовов, или через них, другого судна.

52. Каждое ошвартовавшееся в водах порта судно
обязано установить на берег и закрепить прочные сходни
(трапы) с поручнями, имея при них спасательный прибор
с линем.

О заходе и до восхода солнца сходни (трапы) дол-
жны освещаться фонарем с огнем белого цвета.

Во время гололедицы трапы и сходни должны посы-
паться песком.

53. На всех судах, стоящих в порту, должна содер-
жаться у трапа нахта, под ответственностью капитана
судна или лица, его заменяющего.

54. Все суда, стоящие в порту, должны иметь подни-
тым свой национальный флаг с 8 час. утра до захода
солнца.

55. Все без исключения суда, стоящие в водах порта,
обязаны, по распоряжению начальника порта, расцвечи-
ваться флагами.

Суда, ошвартованные в водах порта у причальных ла-
ний, обязаны от захода солнца и до его восхода осве-
щать фонарем с белым светом ту сторону судна, которая
 обращена к воде, причем фонарь этот устанавливается
за бортом посередине судна.

Суда же, стоящие на рейде портовых вод на бочках
или на своих якорях, обязаны держать рейдовье огни из
носу и на корме.

56. При передвижении судов канаты и швартовы, пе-
рекинутые через другие суда или мешающие пройти, не
должны быть отдаваемы без ведома капитана того судна,
которому принадлежат швартовы.

57. Всем без исключения судам, стоящим у причалов
порта, категорически воспрещается работать винтами.

Прогревание главных двигателей перед отходом
в море разрешается производить путем проворачивания
винта на самых малых оборотах.

58. Парусные суда, ошвартованные у причальной ла-
ний, должны убирать утлегары.

56. Vessels at anchors or fastened to mooring bouys

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

60. Not any vessel is allowed to change the berth or to be shifted without a pilot and Port office permission thereof.

The shifting of the Foreign Trade vessels as well as Foreign ships must be effected in accordance with the Custom Office permission.

61. The outlets for steam or water and the waste of the W. C. of the vessels lying in the Port waters will be covered with board shields or canvases in order to prevent the discharge of water, steam or dirt on the quays or on neighbouring vessels.

Ash-shoots are to be taken in.

62. The Captains, to whom it was declared by the Marine Control Office that passengers and the members of the crew, without permission to go ashore, should remain on board, must give written obligation for their not going ashore, and be responsible for same.

63. Outsiders (not included in the crew list) are prohibited to live on board the vessel lying in the Port waters.

64. All the vessels while loading or discharging with their own tackle-gears must have the latter in good order and fit for use. The Masters remain responsible for same.

65. The Masters of the vessels with their tackle-gears damaged or being in bad conditions are not to allow to use them for loading or discharging, until they are repaired.

66. The Harbour Master is entitled, in case of need, to shift any ship according to his orders, i. e. to the berth assigned by him and in the time indicated, giving due notice to the Captain or his substitute.

In case of non-fulfilment of the order within the time indicated in the above notice the vessel's shifting is effected by the Port Authorities at the expense, risks and perils of the shipowners.

59. Морские суда, стоящие на якоре или ошвартованы на штаге черный шар.

60. Ни одно судно без ведома портового надзора и без наличия на борту лоцмана не имеет права менять места стоянки или быть переставленным.

Перемена места стоянки судов заграничного плавания и иностранных судов производится с предварительно полученного согласия таможенного управления.

61. На всех судах, стоящих в порту, выходные отверстия из корпуса для пара, воды и шпигаты фановых систем, обращенные к причалу, должны быть тщательно прикрыты щитами из досок или парусины.

Забортины мусорные рукава должны быть убраны.

62. Капитаны судов, которым было объявлено морским контролем-пропускным пунктом о невыпуске на берег некоторых лиц, прибывших на их судах из заграницы, обязаны дать соответствующую подпись о недопущении этих лиц на берег за них, капитанов, ответственностью.

63. Посторонним лицам, не принадлежащим к судовой команде, воспрещается проживать на судах, стоящих в порту.

64. Все морские суда, производящие в порту погрузку или выгрузку грузов своим собственными судовыми приспособлениями, должны иметь эти приспособления в полной исправности для пользования ими. Ответственность за соблюдение указанного требования лежит на капитанах этих судов.

65. Капитаны судов, имеющих неисправные судовые приспособления для погрузки-выгрузки, не должны допускать пользование этими приспособлениями во время стоянки в порту впереди до устранения неисправностей.

66. В случае надобности для портового надзора в перестановку судна на другое место требование портнадзора с указанием срока исполнения предъявляется капитану или лицу, его заменяющему.

В случае невыполнения предъявленного требования в указанный срок, перестановка судна производится распоряжением портового надзора за счет, риск и страх владельца судна.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

гельства, портнадзор имеет право произвести перестановку за счет владельца судна без предъявления к нему вышеуказанного требования.

68. Погрузка балласта на суда и выгрузка его в порту допускаются с письменного в каждом отдельном случае разрешения порта

69. Категорически воспрещается выбрасывание в воду балласта.

70. Каждое ошвартованное в водах порта судно должно все время иметь достаточное количество груза, балласта или другие средства для устойчивости судна и с таким расчетом их размещения, чтобы иметь возможность стоять свободно у причала и в случае надобности быть переставленным с одного причала на другой.

71. На каждом судне должно всегда находиться достаточное число людей из состава судового экипажа для передвижения судна по первому требованию должностных лиц портнадзора и для обеспечения пожарной безопасности как днем, так и ночью.

72. Капитан судна или лицо, его заменяющее, наблюдает за порядком на судне и несет ответственность за нарушение экипажем судна и лицами, на нем находящимися, обязательных по порту постановлений, а равно и за неисполнение требований и распоряжений администрации порта и таможни.

73. О всякого рода происшествиях на судне (убийствах, кражах, несчастных случаях с людьми, повреждениях судна, продолжительных отлучках людей, заболеваниях заразными болезнями и пр.) капитан судна или заменяющее его лицо обязаны без промедления заявить в портную службу, а в случае пожара или взрыва немедленно вызвать портную пожарную команду по телефону или с ближайшего пожарного сигнала, одновременно сообщив о происшествии в портнадзор.

74. Каждое судно, стоящее в порту и находящееся в состоянии рабочей готовности, должно иметь в полной исправности все свои спасательные и противопожарные средства как для оказания помощи себе, так и для подачи такой нуждающейся в ней судам и береговым сооружениям.

In case of fire or explosion the Master must promptly telephone to the Port Fire Brigade and to the Harbour Master Office.

75. All lifesaving, and fire appliances of vessels lying in the Port must be kept in constant readiness, so as to render assistance at all times to shore installations, and other vessels if necessary.

75. All vessels lying in the port must undertake all measures, besides their giving alarm signals, for preventing danger and rendering any assistance to save lives, cargo, property etc.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

76. Masters of vessels lying in the Port during stormy weather are to take all necessary precautions ensuring safety of their vessels.

77. Simultaneous unloading of import goods on shore and loading of export goods from the coastal vessels are allowed only with the Custom House permission and in every case with the Harbour Master Office consent.

78. All vessels must be loaded according to their Load-Line Certificates.

79. A vessel arriving in the Port with her respective load-line under water is to be fined as per Port Regulations.

80. The Captains of the vessels, loaded not in accordance with the Load-Line Certificates of their vessels, are to be fined as per Port Regulations.

81. It is strictly prohibited for all the vessels to lower boats, rafts and other floating means without special permission of the Port Office.

82. When Custom inspection of the vessel has been over, and the vessel is ready to sail, it is strictly forbidden for anyone, except Marine Control Office, to board the vessel lying along the quay or going by the Sea-Canal.

83. Smoking on board is allowed only in special places indicated by the ship's administration.

84. Smoking is prohibited in the Port except the special places.

85. Before loading ship's administration is to check the electric installation in the holds to secure fire-safety.

75. В судне вследствие пожара или других происшествий, все суда, стоящие вблизи такого судна или проходящие мимо него, обязаны, независимо отдачи ими тревожных сигналов, принимать все меры к устранению опасности и оказанию всевозможной помощи по спасанию людей, грузов, имущества и пр.

76. Капитаны судов во время штормовой погоды обязаны принимать все необходимые меры к обеспечению безопасности стоянки судна.

77. Морским судам, имеющим на борту в одновременной выгрузке импортных товаров и погрузке экспортных непосредственно с судов внутреннего плавания, производство таких операций разрешается не иначе, как с разрешением таможни и согласия в каждом отдельном случае портнадзора.

78. Все суда должны иметь нагрузку, соответствующую грузовым маркам, и точно руководствоваться правилами нагрузки морских торговых судов.

79. Судно, приходящее в порт, имея под водой знаки грузовой марки, предусмотренные для данного плавания и времени года, подлежит штрафу согласно портовым правилам.

80. За нарушение § 78, 79 настоящего Постановления на капитана судна налагается штраф согласно портовым правилам.

81. Всем торговым судам категорически запрещается без специального разрешения портового надзора спускать на воду шлюпки, плоты и прочие плавающие приборы.

82. Капитанам судов, отходящих за границу, категорически воспрещается после таможенного осмотра как во время нахождения судна в порту, так и при выходе его из порта, а равно при следовании его Морским каналом, допускать кого-либо на судно, кроме сотрудников Морского контрольно-пропускного пункта.

83. Курение на борту судна разрешается только в местах, отведенных для этого судовой администрацией.

84. На всей территории порта, за исключением мест, специально для этого отведенных, курить строго воспрещается.

85. Перед началом грузовых операций администрация судна обязана тщательно проверить электропроводку в трюмах в целях обеспечения пожарной безопасности.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

~~86. During, passing, emptying, all sort of waste paper (magazines, newspapers) and any other dirt shall be thrown or allowed to fall, either into the Port waters, on the quays, or on the ice, or in the fairways during their passage.~~

~~"No water with petroleum, naphtha, oil etc. shall be pumped out into the water."~~

~~87. In case of necessity of removing ashes, rubbish etc. from the vessels the Master or his substitute must apply to the Port Office.~~

~~88. The removing of ashes, rubbish etc. is effected by special lighters and to be paid at existing rates for the ship's account.~~

~~89. Bathing is prohibited in the Port waters neither from the quays nor from ships.~~

~~90. Masters, before ready to sail, are to give 6 hours notice to the Harbour Master Office and Custom House.~~

~~91. Masters of the vessels leaving the Port are to give 12 hours notice to the Harbour Sanitary Office.~~

~~92. The vessels -- not carried out certain regulations as with regard to: service on board, loading of grain, inflammable or explosive cargoes, taking pilot or tug, fire and life saving means, providing sufficient number of crew, limited number of passengers, Sanitary formalities,-- are bound, to be fined.~~

~~Note. Overloaded or improperly loaded vessels to be considered:~~

- a) If the respective load line is under water;
- b) If number of passengers on board is in excess of the limit as per Passengers Certificate.

у причалов, так и следующим по фарватерам порта, категорически воспрещается выбрасывать с судов в воду и на причальные линии, а также и на лед, балласт, камни, землю, глину, отбросы, мусор, тару, консервные банки, бумажную макулатуру (в виде газет, журналов) и пр. грязь любого вида, а также категорически воспрещается выкачивать за борт всякую воду с примесью нефти, масла и жира.

87. Капитаны судов или лица, их заменяющие, в случае необходимости уборки с судна мусора, гари и пр. обязаны заявить об этом портовым властям.

88. Вывозка гари, мусора и пр. производится за плату, по установленной в порту таре, в специальных штабах, причалинаемых к судам, заявившим о необходимости уборки мусора.

89. Купание в порту как с пристани, так и с борта судов категорически воспрещается.

90. Заявления о предполагаемом уходе судна из порта капитанами судов, или лицами их заменяющими, подаются в першиадзор, а равно и в портовую таможню, не позднее как за 6 час. до момента готовности судна в море.

91. Капитаны всех без исключения судов обязаны не позднее чем за 12 час. до отхода известить санитарную службу порта о предстоящем рейсе.

92. Судно, не выполнившее установленных для безопасности плавания правил, касающихся организаций служб, а также и порядка погрузки хлебных грузов, легко взрывоизменяющихся или взрывчатых веществ и т. п. грузов, взятия лоцмана или буксира (когда такое взятие является обязательным), правил, установленных в отношении снабжения судов противопожарными и спасательными средствами, правил комплектования судов экипажем и времени пассажиров в числе, превышающем установленную форму, а также санитарных правил, подлежит штрафованию.

Причаливание. Судно признается чрезмерно или неправильно нагруженным, если:
а) соответствующая наибольшей нагрузке при данных условиях линия грузовой марки судна покрыта водой;
б) количество пассажиров на судне превышает количество, указанное в его пассажирском свидетельстве;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

83. If cargo is insufficiently fastened or not secured:

а) If the vessel is not fitted accordingly for preventing from shifting grain or liquid cargo;

б) If timber deck cargo is dangerous for the vessel's safety and for her crew;

в) If dangerous cargo is loaded not in accordance with the Carriage Regulations;

г) If cattle or live stock are placed on board not in accordance with the respective regulations.

83. It is strictly forbidden to let whatever animals leave the vessel.

84. The Masters of vessels or their agents or owners are bound to inform immediately the Harbour Master of all casualties, averages, fatalities and also damages to the Port structures and installations done by the vessel.

85. Vessels having sustained or caused damages are not allowed to leave the Port without permission previously obtained from the Harbour Master.

86. Investigations of all casualties in the Port waters either with vessels or Port structures or navigational floating and shore appliances are to be settled in accordance with the Regulations issued by the Minister of Merchantile Marine of USSR No. 185 of March 29th, 1952.

87. Services rendered to vessels visiting the Port are paid at the existing rates in accordance with the respective rules.

88. In case of infringement of the rules in the preceding paragraphs the Masters are to be fined by the Harbour Master respectively.

89. The present abstract of the Obligatory Regulations is to be handed to Masters on ships' arrival in the Port.

90. The ignorance of these Obligatory Regulations does not release Masters from their responsibility.

*The Management of the Port
of Leningrad*

если судно нагружено настолько неправильно, что оно получило перекосный крен или дифферент или его остойчивость изменяется «высокой степени»;

а) судно с сыпучим или жидким грузом не снабжено приспособлениями против передвижения или переливания грузов во время качки;

б) палубный груз леса в зависимости от нагрузки представляет опасность для судна и для лиц, находящихся на нем;

в) опасные грузы нагружены с нарушением правил их перевозки;

г) погрузка перевозимых на судне животных произведена с нарушением соответствующих правил.

83. Категорически запрещается выпускать на берег каких-либо животных, прибывших на борту судна.

84. О всех авариях в водах порта, происшествиях и несчастных случаях, а также о повреждениях, причиненных судами портовым сооружениям, капитаны судов, судовые агенты или судовладельцы обязаны немедленно заявить Капитану порта.

85. Судам, причастным к авариям, воспрещается выходити из порта без предварительного разрешения на то Капитана порта.

86. Расследование аварий, произошедших с морскими судами, портовыми сооружениями, а также средствами навигационной плотовчей и береговой обстановки, производится согласно «Положению о порядке расследования морских аварий», утвержденному Министром морского флота Приказом № 185 от 29 марта 1952 года.

87. За предоставление посещающим порт судам всякой услуги взимается особая плата по расценкам и в порядке действующих правил.

88. За нарушения всех вышеизложенных обязательных постановлений по Ленинградскому морскому торговому порту взимаются денежные штрафы, размер которых устанавливается Капитаном порта в зависимости от степени виновности.

89. Настоящая написка из сборника Обязательных постановлений вручается капитану каждого судна, прибывающего в порт «Ленинград».

90. Ненадание настоящих Обязательных постановлений заставляет ответственности за их нарушение.

*Управление Ленинградского
морского торгового порта*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/06/04 : CIA-RDP81-00280R000100060040-4

Оригинал за выпуск Ковальчук

12071. Подписано к печати 9/X-53 г. Тираж 1000 экз.
форма 84×108/м. Объем 1,64 лист. л.—1,8.
Зак. 649.

Фотография «Молодая гвардия», Ленинград, Ленгипроспецстр. 13.

ПОДСЫПКА